

OSMANLI DEMİRYOLLARI VE DEMİRYOLU ARAÇ VE MALZEMELERİ İTHALATI

Dr. Muhteşem Kaynak *

GİRİŞ

Ulaştırımda "devrim" yaratan demiryollarına geçiş, XIX. yüzyıl içinde gerçekleşmiştir. İlk defa bugünün gelişmiş ülkeleri olan İngiltere, Fransa, Almanya ve A.B.D.'de ortaya çıkan demiryolları, bir eğilim olarak, endüstrileşme süreçlerinin bir parçası halinde ve iç dinamiklerin egemenliğinde meydana gelmiştir. Anılan ülkelerin endüstrileşme süreçleri sırasında üretim yapısı içerisinde tekstil sektörü yerine, kömür, demir ve çelik sektörleri egemen olmaya başladığında ortaya "demiryolu çağı" çıkmıştır (1). Kitlesel üretimin yoğunlaşmış, mal ve insan dolaşımının genişlemeye başladığı bu dönemde, demiryolları, ulusal ekonomilerin iç pazarlarını bütünleştirirken; aynı zamanda talepçi bir sektör olarak da ait olduğu ülkelerin kömür, demir, çelik, ray, vagon ve lokomotif endüstrilerinin gelişmelerine olumlu katkılarda bulunmuştur (2).

Metropol ülkelerde demiryolları, ülke-içi (iç pazar) ihtiyaçlarını karşılamak üzere ve ulusal hatlar halinde inşa edilirken; koloni ve yarı-kolonilerde genellikle ülke-dışı (dış pazar) ihtiyaçlarını karşılamak üzere dış dinamiklerin egemenliğinde ve ulusal olmayan hatlar halinde inşa edilmiştir. Koloni ve yarı-koloni ülkelerde demiryollarının oluşumunu belirleyen dört dışsal neden şunlardır: Metropol ülkelerdeki üretim süreçleri için gerekli olan üretim araçlarından hammadde girdilerinin sağlanması (hammadde ithalatı); metropol ülkelerdeki işgücünün yeniden üretiminde gerekli olan ücret mallarının sağlanması (tarımsal yiyecek malları ithalatı); metropol ülkelerde üretilen endüstriyel malların koloni ve yarı-koloni ülke pazarlarında gerçekleştirilmesi (endüstri malları ihracatı);

(*) *Gazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi.*

(1) *Örneğin, XIX. yüzyıl ortalarında dünya kömür üretiminin 2/3'ü, demir üretiminin 1/2'si ve çelik üretimin 5/7'sine sahip olan İngiltere, daha o yıllarda 10.000 km. lik bir demiryolu ağına sahiptir. Bkz. Hobsbawm (1968), 110. Alman demiryollarına ait aynı ilişkiyi belirten bir çalışma için bkz. Hoffmann (1963).*

(2) *Kaynak (1983), I. bölüm; Kaynak (1985 a).*

metropol ülkelerde ortaya çıkan ve kendi içinde yatırım alanı bulamayan fazla sermaye için karlı yatırım alanlarının bulunması (demiryolu inşası için sermaye ihracı). Böylece XIX. ve XX yüzyılda metropol ülkelerden koloni ve yarı-koloni ülkelere demiryolu yapımlarında kullanılmak üzere yoğun sermaye ihracı meydana gelmiştir. Örneğin, 1913 yılı sonuna kadar İngiltere'nin tüm yabancı sermaye ihracının yüzde 41'i demiryolu yatırımlarına gitmiştir (3).

Koloni ve yarı-kolonilerde demiryolları geliştikçe, bu ülkelerle metropol ülkeler arasındaki mal hareketleri yoğunlaşıp, bölgesel ve uluslararası pazarlar bütünleşirken giderek dünya ekonomisinin tek bir üretim/tüketim alanı olarak genişlemesi hızlanmıştır. Mal ve sermaye dolaşımının uluslararasılaşmasıyla birlikte ulaştırma da uluslararasılaşmıştır ki, bunun da 1800' de 2 milyar dolardan daha az olan dünya ticaretinin 1900'de 20 milyar dolara çıkmasında yadsınamayacak etkileri olmuştur (4). Öteyandan, koloni ve yarı-koloni ülkelerde dış pazarlara yönelik olarak düzenlenen demiryolları, bir taraftan ülke-içi mal akımlarını engellerken; diğer taraftan da yerli kömür, demir, çelik, ray, vagon ve lokomotif endüstrilerinin gelişimleri üzerinde olumlu etkiler yaratmamıştır. Hatta başlangıç aşamasındaki olumlu etkiler bile bazen yatırımcı ülkeler tarafından engellenmiştir. Metropol ülkelerin endüstriyel gelişmelerinde endüstri malları talepçisi olarak önemli yerler işgal etmiş olan demiryolları, koloni ve yarı-koloni ülkelerde aynı etkilerde bulunmamış veya bulunamamıştır. Ortaya çıkan talep etkileri, yabancı sermayelerin geldiği ülkelere yönelik olmuştur. Bunun en çarpıcı örneklerinden birisi de Hindistan demiryollarında yaşanmıştır. İngiliz sermayesiyle yapılan Hindistan demiryollarının bütün ihtiyaçları İngiltere'den sağlanmıştır. Öyle ki Hindistan piyasasından sağlanabilecek malzemeler bile İngiltere'den ithal edilmiştir. (5) Böylece, demiryolu yapımları için verilen kredilerin çoğu, ray, vagon, lokomotif v.b. satın almak üzere tekrar İngiltere'ye dönmüştür. Bu yönden Hindistan demiryolları, sermaye ihracı yoluyla mal ihracının nasıl arttığını gösteren XIX. yüzyılın en açık tarihsel örneklerinden birisidir. A.B.D. ve Avrupa'nın metropol ülkeleri kullandığı demiryolu araç ve malzemelerini başlangıçta bu teknolojide öncü olan İngiltere'den satın alırken, daha sonraları kendileri yerli olarak üretmişlerdir. Buna karşılık Hindistan v.b. ülkeler, metropol ülkelerin demiryolu araç ve malzemeleri endüstrilerinin sürekli pazarları olmuştur. Demiryollarının yerli endüstrileri geliştirmeye yönelik olmaması, kendi gelişmesine koşut olarak geliştirmesi beklenebilecek demiryolu araç ve malzemeleri endüstrilerini de geliştirememiştir. Esasen şunu da eklemek gerekir ki, XIX. ve XX. yüzyılda koloni ve yarı-koloni ülkeler ne iç pazar açısından metropol ülkelerde olduğu gibi şiddetle demiryollarını gerektirecek; ne de yerli üretim açısından demiryolları yapıldıktan sonra meydana gelen endüstri-

(3) *Nurkse (1954), 749; Feis (1961), 23.*

(4) *Woodruff (1967), 224.*

(5) *Alam (1970); Lehmann (1965); Thorner (1951).*

riyel özendirmeleri yanıtlayabilecek ekonomik yapılara sahiptir.

OSMANLI DEMİRYOLLARI VE DEMİRYOLU ARAÇ VE MALZEMELERİ İTHALATI

İç ve dış dinamiklerin karşılıklı etkileşimlerinin bir bileşkesi olarak meydana gelen Osmanlı demiryolları da, koloni ve yarı-koloni ülkelerdeki uygulamalara benzer şekilde esas olarak, yabancı sermaye eliyle gerçekleştirilmiştir. Dış dinamikler yönünden Osmanlı ekonomisinin belli bölgelerini dünya pazarlarına entegre eden Osmanlı demiryolları ⁽⁶⁾, diğer taraftan gerçekleştirilme süreci sırasında ve sonrasında yine koloni ve yarı-koloni ülkelerdeki uygulamalara benzer şekilde, imparatorluğun metropol ülkelerden mal ithalatının genişlemesine yol açmıştır. İşte bu makalenin amacı da, yabancı sermaye yatırımları olarak Osmanlı demiryollarının, yatırımcı metropol ülkelerdeki temel endüstrilerin pazarlarını nasıl genişletmiş olduğunu incelemektir. Bu da Almanya temel alınmak üzere, kömür ve demiryolu malzemeleri ithalatını irdelemek şeklinde yapılacaktır.

Genellikle gümrüksüz şekilde gelen demiryolu araç ve malzemeleriyle ilgili olarak Osmanlı gümrük kayıtlarında hemen hiç bilgi yoktur. Bu durum, Osmanlı demiryollarının metropol ülkelerdeki endüstriler için yaratmış olduğu talep hakkında somut ve kesin bilgilenmeyi önlemektedir. Bununla beraber, genel olarak imparatorluk demiryollarının bütünüyle dışarıdan satın alınan demir, çelik, lokomotif ve vagonlardan oluştuğu bilinmektedir. İşçi ve kereste dışında herşey dışarıdan ithal edilmiştir. ⁽⁷⁾ Böylece, Osmanlı demiryolları İngiliz, Alman, v.b. ülkelerin endüstrileri için mal talebinde bulunmuştur.

Osmanlı demiryollarının yarattığı mal talebiyle ilgili elimizdeki en fazla bilgi, Almanya'ya aittir. Bu nedenle de Almanya, makalemizde en geniş yeri tutmaktadır.

Osmanlılar tarafından Almanlara ilk demiryolu imtiyazı 1888'de verilmiştir. Bu tarihten itibaren de iki ülke arasındaki dış ticaret büyük ölçüde artmıştır. Ancak iki ülke arasındaki dış ticaretin gelişmesi ise, Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na olan ihracatın çarpıcı bir şekilde artması yönünde olmuş, bu artışta da Almanya'dan gönderilen demiryolu malzeme ve araçlarının büyük bir etkisi gözlenmiştir. İlk defa 1888'de Anadolu Demiryollarının yapım ve işletme imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesiyle Almanya'dan Osmanlı İmparatorluğu'na bol miktarda demiryolu malzemesi ihraç edilmiştir. Bir deniz taşımacılığı şirketi olan Deutsche Levante Linie'nin 1889'da bir grup Hamburg'lu iş adamı tarafından kuruluşu nedeni de büyük ölçüde Almanya'dan impara-

(6) *Kaynak (1984); Kaynak (1985 b).*

(7) *Issawi (1980), 148; Karkar (1972), 97.*

torluğa ihraç edilen demiryolu malzemelerini taşımak olmuştur. (8) Deutsche Levante Linie 1890 ların sonuna doğru Yakınoğu'da 30'a yakın limanı faaliyet kapsamına alırken, gemi sayısını 4'den 15'e ve sefer sayısını da 24'den 61'e yükseltmiştir. Bu gelişmelere koşut olarak, Almanya'nın Hamburg üzerinden Osmanlı İmparatorluğu ile arasındaki ithalat ve özellikle ihracatında büyük artışlar meydana gelmiştir. Kuşkusuz, ihracattaki bu artış büyük ölçüde Osmanlıya yapılan demiryolu malzemesi satışıyla ilgilidir. (9) Bu malzeme satışının 1894-1897 arasındaki durumu aşağıdaki Tablo l'de gösterilmiştir.

TABLO I
1894-1897 Yılları Arasında Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Demiryolu Malzemesi İhracatı

Yıl	İhracat (Osmanlı Lirası)
1894	226.789
1895	304.446
1896	162.690
1897	36.355

Kaynak: "Konstantinopel. Handelsbencht für das Jahr 1897 ", Deutsches Handelsarchiv, 1898, 2.c., 512, Önsoy (1979), 33 içinde.

Almanya'nın Osmanlı pazarlarındaki faaliyeti XIX. yüzyılla sınırlı kalmamıştır. Faaliyetlerinin asıl genişlemesi XX. yüzyılda meydana gelmiştir. 1900'lerin başından itibaren Almanya, giderek artan bir dış ticaret fazlasına sahip olmuştur. Bunun önemli bir nedeni ise, Hicaz ve Bağdat Demiryollarının yapımlarının başlamasıyla Almanya'nın Osmanlı pazarlarına büyük ölçüde arttırdığı demiryolu malzemeleri satışlarıdır. Almanya'nın Osmanlı pazarına yaptığı çelik ray, lokomotif ve vagon ihracatı 1911'de 449.196 ve 1912'de de 552.024 Osmanlı lirası olmuştur. (10) Böylece, önceki yıllarda da örneklerine rastlanan Alman Dışişleri Bürosu'nun 1909 tarihli müzekkiresindeki "Böylesine önemli işlerin yerine getirilmesinden bizim avantajımız ray, lokomotif ve diğer gerekli

(8) Önsoy (1979), 31-32.

(9) Önsoy (1979), 33.

(10) *Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1914, 286, Corrigan (1954), 226 içinde verilen değerler 1 sterlin: 0.0492 mark ve 1 sterlin: 1.1 osmanlı lirası üzerinden ilgili değerlere çevrilmiştir.*

malzemeler için endüstrimize yaratılacak olan önemli talepler olacaktır. Demiryollarının yapılması ayrıca Alman mühendis, teknisyen ve işçilerine önemli istihdam olanakları yaratacaktır." (11) bekleyişi önemli oranda gerçekleşmiş ve demiryolları başlangıçtan itibaren Alman endüstrilerine genişleyen pazarlar yaratmıştır. Nitekim, Bağdat Demiryolları için raylar, Almanya'daki çelik tröstlerinden birisi olan Stahlwerksverband'a ısmarlanmış, demiryolu malzemeleri Osmanlı İmparatorluğu'na Alman gemileriyle taşınmış, demiryollarının yapımında önemli işler ve görevler Alman mühendislere verilmiş; limanların, sulama tesislerinin ve demiryolları ile doğrudan doğruya ilgili inşaat işlerinin yapılması için de uydu şirketler kurulmuştur. (12)

1910 yılı istatistikleri esas alınarak bir sıralama yapılırsa, Almanya'nın Osmanlıya ihraç ettiği malların yüzde 36'sını tekstil ürünleri, yüzde 22'sini demir ve demir ürünleri ve yüzde 10'unu da makina ve teçhizat oluşturur. 1913 yılında aynı rakamlar, yüzde 28, yüzde 19 ve yüzde 9'dur. (13)

Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam Alman ihracatındaki payı 1910'da yüzde 1.4'tür. Yine aynı tarihte Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam Alman demiryolu ray ve diğer benzeri malzemeler ihracatındaki payı ise yüzde 5 çevresindedir. 1911'de bu rakam yüzde 7'dir. (14) Görüldüğü üzere verilen bu bilgiler, Osmanlıdaki Alman demiryolu yatırımlarının Alman endüstrisi yönünden öneminin azımsanmaması gerektiğini vurgulamaktadır.

Zaten, Alman demiryolu yapımlarının yoğunlaştığı her dönemde bu ülkeden Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan gerek demir ve demir ürünleri, gerekse makina satışlarında önemli sıçramalar meydana gelmiştir. Aşağıdaki Tablo II'den bunu gözlemek olanaklıdır. Tablo II'ye göre 1889/90, 1891, 1895, 1901, 1904 ve 1911/12 yılları Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na demir, demir ürünleri ve makina ihracatında belli sıçramaların meydana geldiği yıllardır. Bunlardan 1889/90 yılındaki ilk sıçrama İzmit-Ankara (15), sonrakilerden 1891'deki Selanik-Manastır, 1895'deki Eskişehir-Konya, 1901'deki Hicaz

(11) *Memorandum of Zimmermann and Griesinger, 17 Temmuz 1909. Die Grosse Politik der Europäischen Kabinette, 1871-1914, XXVII, no. 9964, Corrigan (1954), 226 içinde. Ayrıca bkz. Conker (1935), 49.*

(12) *Earle (1972), 116.*

(13) *Önsoy (1979), 98-102.*

(14) *Flaningam (1955), 328-330.*

(15) *1889'da A.B.D.'nin İstanbul maslahatgüzarı King'in yazdığı raporda, Osmanlı İmparatorluğu'na sürekli olarak Alman demiryolu malzemesinin ithal edildiğine değinilmiştir. 1888'de 12 milyon mark olan Alman ihracatının 1893'de 41 milyon marka çıkması da büyük ölçüde Osmanlı İmparatorluğu'na gönderilen demiryolu malzemelerinden kaynaklanmıştır. Bkz. Ortaylı (1981), 32; Earle (1972), 48; Corrigan (1954), 97.*

Demiryoluna bağlanabilirken, 1904 ve 1911/12 deki sıçramalar da Bağdat Demiryollarına ⁽¹⁶⁾ bağlanabilir. Böylece Osmanlı demiryollarına yapılan yabancı sermaye yatırımlarının büyük bir kısmı, yapı malzemesi, mühendis ve diğer teknik personel maaşlarının ödenmesi amacıyla tekrar geldiği ülkeye dönmüştür. Örneğin, Noviçev'e göre Haydarpaşa-Ankara-Eskişehir-Konya hattının yapımı için Alman şirketi tarafından harcanan toplam tutarın yüzde 70'i Alman endüstrisine geri dönmüştür. ⁽¹⁷⁾

Kullandığımız bilginin geniş şekilde Almanya'ya ait olması, Osmanlı demiryollarının yalnızca bu ülkenin endüstrisinden mal ithalatında bulunmuş olduğu anlamına gelmez. İngiliz, Fransız ve hatta A.B.D. endüstrilerinden de demiryolu malzemeleri ithalatında bulunmuştur. Örneğin, A.B.D.'deki bir firmanın 1906-1907'de Osmanlı İmparatorluğu'na 20.000 ton ray göndermiş olduğunu belirtmek gerekir ⁽¹⁸⁾. İzmir-Aydın hattında kullanılan ve daha sonra TCDD'ye geçen İngiliz imali lokomotiflerin bir listesi ise, aşağıdaki Tablo III'de verilmiştir. İlginçtir ki, Tablo III'de adı geçen Sharp-Steward gibi bazı imalatçı firmalar yalnızca Osmanlı İmparatorluğu'na lokomotif satmamakta, aynı zamanda İngiliz kolonisi Hindistan'a da satmaktaydılar. ⁽¹⁹⁾ Zaten "üzerinde güneş batmayan imparatorluk" olarak anılan B. Britanya İmparatorluğu'nun aynı zamanda bir "demiryolu imparatorluğu" da olması nedeniyle bu doğal bir durumdu. Öyle ki, daha önce de belirttiğimiz üzere 1913 yılının sonuna kadar diğer ülkelere yaptığı tüm yabancı sermaye ihracının büyük bir kısmını demiryolu yatırımları olarak gerçekleştiren İngiltere, bu sayede XIX. ve XX. yüzyıllarda diğer ülkelere bol miktarda ray, lokomotif ve vagon ihraç etmiştir. Örneğin, 1870-1875 arasında 44.000 ton makina ve 4 milyon

(16) *Bağdat Demiryollarının Konya-Bulgurlu kısmı 1903-04, diğer kısımları ise 1911-14 arasında yapılmıştır. Bu hatta kullanılan lokomotif sayısı 1904'de 10 iken, 1914'de 62'ye; yine aynı tarihler arasında yük vagonları da 171'den 1544'e yükselmiştir. Diğer taraftan, 1910'da Suriye limanları üzerinden en az 300.000 ton demiryolu malzemesi geçirilirken, Basra'nın ithalat ticaretinde 1913'de görülen yüzde 48'lik sıçrayış, esas olarak, buraya gelen demir, çelik gibi ağır malların taşınması sonucunda meydana gelmişti. Bu arada Anadolu Demiryollarından İzmit-Ankara'nın 1888-90; Eskişehir-Konya'nın 1893-96; Arifiye-Adapazarı'nın 1898-99 arasında ve diğer hatlar olan Selanik-Manastır'ın 1891-94; Hicaz Demiryolunun da 1901-08 arasında yapılmış olduklarını belirtelim. Bkz. Henderson (1949), 61; Eldem (1970), 164; Earle (1972); Corrigan (1954), 199, 226.*

(17) *Noviçev (1979), 49.*

(18) *Flaningam (1955), 325.*

(19) *Lehmann (1965).*

TABLO II

1880-1913 Yılları Arasında Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na
Demir, Demir Ürünleri ve Makina İhracatı

Yıl	Demir ve Demir Ürünleri		Makina	
	Ton	1000 Mark	Ton	1000 Mark
1880			73	160
1881	1499	881	131	206
1882	1080	655	178	221
1883	2375	961	101	208
1884	2918	1264	146	223
1885	5361	1652	165	290
1886	5102	3122	166	309
1887	5164	3024	232	345
1888	2715	3340	253	416
1889	8221	12520	413	636
1890	18650	12370	960	922
1891	38870	10270	1702	1607
1892	13450	12120	1737	1408
1893	37550	13360	3358	2681
1894	27140	8036	1646	1028
1895	46270	14740	2148	1917
1896	26140	7938	1676	1273
1897	9340	3639	660	684
1898	8729	4431	1127	1166
1899	5500	3520	1215	1322
1900	10150	5219	898	874
1901	27170	7730	549	611
1902	21350	7682	1166	1148
1903	24830	7638	1750	1438
1904	61060	21408	4067	3499
1905	26580	12459	2478	3733
1906
1907	78170 (a)	15750 (a)	2537	3158
1908	50030	12210	2758	3576
1909	32240	8046	2606	3201
1910	71110	16040	4183	4640
1911	100500	23590	6478	7111
1912	125600	25450	5886	6598
1913	78870	18720	4093	4357

KAYNAK: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1880-1913,

Not: (a): 1907-1913 yılları için demir ve demir alaşımları.

ton ray demir ve çeliği ihraç etmiştir. ⁽²⁰⁾ Osmanlı İmparatorluğu da İngiltere'den kendine düşen payı, İzmir Aydın hattının yapım ve işletilmesi sırasında aldığı gibi, Köstence-Çernovoda ve Rusçuk-Varna hatlarının yapım ve işletilmeleri sırasında da almıştır.

Eğer, elimizde bütün ülkeleri içeren tam bilgi bulunmuş olsaydı, elbette demiryolu araç ve malzemeleri ithalatıyla ilgili kapsamlı bir tablo oluşturabilirdi. Bununla birlikte, 1911-1913 yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun toplam ithalatında yüzde 8 payı olan endüstriyel mal ithalatının yarısının demiryolu malzemelerinden meydana gelmiş olduğunu belirtebiliriz. ⁽²¹⁾

Öte yandan, Osmanlı demiryollarının gelişimi ile kömür ithalatının artması arasında bir ilişkinin varlığından da söz edilebilir. Örneğin, imparatorluğun son yıllarında kömür ithalatı belirgin bir şekilde artmıştır. Osmanlı İmparatorluğu bir taraftan kömür ihracatında bulunurken, diğer taraftan da kömür ithalatı 1908-1911 arasında dört yıl gibi kısa bir sürede iki katın üzerinde bir artış göstermiştir. Aşağıdaki Tablo IV. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1908-1911 arasında kömür ithalatının gelişmesini göstermektedir. Kömür ithalatının bu gelişiminde herhalde demiryolu yatırımlarının yoğunlaşmasının etkisi olmalıdır. Örneğin, 1914'de Aydın Demiryollarının kullandığı kömürün bir kısmı Ereğli'den gelirken büyük bir kısmı da İngiltere'den gelmekteydi. ⁽²²⁾ "...büyük ölçüde taşkömür stokuna sahip olan Osmanlı İmparatorluğu, yurt dışından, özellikle İngiltere'den kömür satın alıyordu." ⁽²³⁾ Bundan öte, 1911'de demiryollarının toplam kömür tüketiminin 239 bin tonu bulması ⁽²⁴⁾, bu yönde düşünmeyi güçlendirmektedir.

Sonuç olarak, Osmanlı demiryolları metropol ülkelerde olduğu gibi endüstrileşme sürecinin bir parçası olarak ortaya çıkmadığı için imparatorlukta kömür, demir, lokomotif ve diğer demiryolu malzemeleri endüstrilerinin gelişmesine yol açmazken; yabancı sermayenin geldiği ülkelerin kömür, demir, lokomotif ve diğer demiryolu malzemeleri endüstrilerinin pazar olanaklarını genişletmiştir. Hicaz Demiryolu dışında tamamen yabancı sermaye eliyle gerçekleştirilen demiryollarının Osmanlı endüstrisi için olumlu tek etkisi, bazı demiryolu atölyelerinin açılması olmuştur. Buna göre, 1890'da Aydın Demiryolları Şirketi, Kaklık Travers Enjekte Fabrikasını kurarken; 1894'de de bir Alman şirketi, Anadolu ve Bağdat Demiryollarında çalışan lokomotif ve vagonları onarmak üzere Eskişehir Demiryolları Fabrikasını kurmuştur. ⁽²⁵⁾

(20) Feis (1961), 27; Hobsbawn (1977), 54.

(21) Pamuk (1979-1980), 200.

(22) Issawi (1980), 151, 291.

(23) Petrosyan (1974), 148.

(24) Eldem (1970), 101.

(25) Eken (1965), 119, 122.

TABLO III
İzmir-Aydın Demiryolları Şirket-i Osmaniyyesi'nden
TCDD'ye Geçen Lokomotifler

<u>TCDD Numarası</u>	<u>İmalatçı Firma</u>	<u>İmalat Tarihi</u>
23.001-006	Sharp-Steward (Stewart ?)	1889
24.001-002	Neilson (Neilson Reid ?)	1890
33.011-018	Sharp (Sharp-Stewart ?)	1889-1890
33.021-026	Stephenson	1911
33.031-032	Swindon	1868-1870
44.091-094	Stephenson	1906
44.101-106	Stephenson	1929-1932
22.01-04	Sharp-Steward (Stewart ?)	1889
33.61-62	Stephenson	1887-1891
34.11-13	Stephenson	1911
45.11-03	Stephenson	1911

Kaynak: Kızılkılıç (1980), 22.

TABLO IV
1908-1911 Yılları Arasında Osmanlı
İmparatorluğu'nun Kömür İthalatı

<u>Yıl</u>	<u>Kömür İthalatı (Ton)</u>
1908	203.000
1909	189.000
1910	347.000
1911	422.000

Kaynak: Eldem (1970), 101.

KAYNAKLAR

- ALAM, S.N. (1970) : "The Indian Railway System: Its Origin and Impact, " *Indian Journal of Economics*.
- CONKER, O. (1935): *Les Chemins de Fer en Turquie et la Politique Ferroviare Turque*, Basılmamış Doktora Tezi, Universite de Liege.
- CORRIGAN, H.S.W. (1954): *British, French and German Interests in Asiatic Turkey, 1881-1914*, Basılmamış Doktora Tezi, University of London, London.
- EARLE, E.M. (1972): *Bağdat Demiryolu Savaşı*, Milliyet Yayınları, İstanbul. İlk İngilizce Baskısı 1923.
- EKEN, B. (1965) : *Türkiye'de Demiryolu Münaqalesi*, Basılmamış Doktora Tezi, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- ELDEM, V. (1970) : *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İş Bankası Yayınları, Ankara.
- FEIS, H. (1961) : *Europe The World's Banker, 1870-1914*, Augustus M. Kelly New York. İlk İngilizce Baskısı 1930.
- FLANINGAM, M.L. (1955): "German Eastward Expansion, Fact and Fiction: A Study in German-Ottoman Trade Relations 1890-1914, " *Journal of Central European Affairs*.
- HENDERSON, W. O. (1949): "German Economic Penetration in the Middle East, 1870-1914, " *The Economic History Review*.
- HOBSBAWM, E.J. (1968) : *Industry and Empire, An Economic History of Britain Since 1750*, Weidenfeld and Nicolson Ltd., London.
- HOBSBAWM, E.J. (1977): *The Age of Capital, 1875-1914*, Weidenfeld and Nicolson Ltd., London.
- HOFFMANN, W.G. (1963) : "The Take-off in Germany, " Rostow, W.W. (1963): *The Economics of Take-off into Sustained Growth*, St. Martin's Press Inc., New York, içinde.
- ISSAWI, C. (1980) : *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, University of Chicago Press, Chicago.

- KARKAR, Y. (1972): *Railway Development in the Ottoman Empire, 1856-1914*, Vantage Press, New York.
- KAYNAK, M. (1983): *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme, XIX. yüzyıl Deneyimi, Basılmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Ankara.*
- KAYNAK, M. (1984): "Osmanlı Ekonomisinin Dünya Ekonomisine Eklemlenme Sürecinde Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış," *Yapıt, Toplumsal Araştırmalar Dergisi*, s. 5.
- KAYNAK, M. (1985 a.): "Demiryollarının Ekonomik Gelişmeye Etkileri: "Geleneksel" ve "Niceliksel Yaklaşım"ın Eleştirel Bir İncelemesi," *Gazi Üniversitesi, İ.İ.B.F. Dergisi*, Ankara.
- KAYNAK, M. (1985b.): "Osmanlı Devletinde Ulaştırma Sistemi ve Demiryolları," 21-23 Kasım 1985 Atatürk Kültür Merkezi-İzmir'de yapılan 1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu'nda sunulan bildiri.
- KIZILKILIÇ, N. (1980): "Türkiye'de Özel Demiryolu Şirketleri," *Demiryol, Aylık Mesleki Dergi*, s. 652.
- LEHMANN, F. (1965): "Great Britain and the Supply of Railway Locomotives of India: A Case Study of "Economic Imperialism", *The Indian Economic and Social History Review*,
- NOVIÇEV A.D. (1979): *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yarı Sömürgeleşmesi*, Onur Yayınları, Ankara.
- NURKSE, R. (1954): "International Investment to-day in the Light of Nineteenth-Century Experience," *The Economic Journal*.
- ORTAYLI, İ. (1981): *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, A.Ü.S.B.F. Yayını, no. 479, Ankara.
- ÖNSOY, R. (1979) : *Osmanlı-Alman Ticari Münasebetleri, 1871-1914*, Basılmamış Doçentlik Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara. (Tez daha sonra kitap halinde basılmıştır.)
- PAMUK, Ş. (1979-1980): "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar, 1830-1913," *Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmaları: II*, *ODTÜ Gelişme Dergisi (Özel Sayı)*, Ankara.
- PETROSYAN, Y.A. (1974) *Sovyet Gözüyle Jöntürkler*, Bilgi Yayınevi, Ankara.
- STATISTISCHES JAHRBUCH FÜR DAS DEUTSCHE REICH 1880-1913, Yıllık Yayın
- THORNER, D. (1951) : "Great Britain and the Development of India's Railways," *The Journal of Economic History*.
- WOODRUFF, W. (1967): *Impact of Western Man, A Study of Europe's Role in the World Economy, 1750-1960*, St. Martin's Press, New York.

